

Ing. Lorenzo LUCIANO

Viale dei Tigli 178
66021 Casalbordino CH
tel: 0873-907357
e-mail: mail@ingluciano.it

Raccomandata R.R.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

In attenzione del titolare del procedimento in oggetto

Casalbordino, 30 Novembre 2009

**Osservazioni
sulla Richiesta di Pronuncia di Compatibilità Ambientale
relativa alla
“Istanza di permesso di ricerca per Idrocarburi
d 492 BR-EL”
presentato dalla società Petroceltic Elsa srl,
(pubblicazione del 30.09.09)**

Osservazioni presentate da:

Ing. Lorenzo Luciano, a nome proprio

Sommario

Sommario.....	2
Introduzione: procedure per una corretta valutazione e gestione del rischio.....	3
Assenza della valutazione del rischio legato alla perdita di controllo di un pozzo (blow-out).....	3
Assenza della valutazione del rischio legato alla collisione con navi e tra navi.....	4
Assenza della valutazione del rischio legato a incendi ed esplosioni.....	4
Assenza della valutazione del rischio legato a sversamenti accidentali di olio.....	4
Assenza dell'analisi sull'interazione con altre fonti di inquinamento.....	5
Assenza dell'indicazione della copertura economica in caso di incidenti.....	5
Conclusioni.....	6

Introduzione: procedure per una corretta valutazione e gestione del rischio

Poiché nei documenti forniti dalla Petroceltic Elsa srl non viene mai realmente affrontata la valutazione dei rischi, valutazione che è la fase più importante nel processo di gestione del rischio, è bene ricordarne - una volta per tutte - i relativi principi.

Valutare il rischio di un dato evento significa misurare le due quantità che influiscono su di esso: la probabilità che l'evento si presenti e l'entità della potenziale perdita. Il rischio risulta infatti dal prodotto di questi due fattori.

In un processo industriale - ma quanto detto ha valenza generale - dopo aver individuato i rischi, vanno poste in opera tutte le possibili misure di prevenzione e protezione.

Il rischio però non può mai essere annullato ma solo ridotto. Il rischio che non si riesce ad eliminare viene detto rischio residuo.

In una attività correttamente progettata il rischio residuo deve essere mantenuto a livelli minimi (minima probabilità e minimo danno).

Poiché però le variabili in gioco sono tantissime e non escludono - tra l'altro - la mancata esecuzione delle corrette procedure, gli eventi non previsti (per errore o per obiettiva difficoltà), le combinazioni altamente improbabili tra eventi ecc. ecc., non si può mai escludere il realizzarsi di eventi dannosi e quindi ci si deve comunque dotare di una serie di procedure per la gestione delle emergenze.

Non si deve infine confondere il rischio minimo con il rischio "accettabile", cioè quello che l'impresa ritiene - autonomamente - di poter correre in cambio di minori costi o maggiori benefici.

Il concetto di rischio accettabile va completamente rigettato perché, quando tale criterio sostituisce quello del rischio minimo, si ha una monetizzazione del valore della vita umana da parte delle imprese che accettano rischi per i lavoratori, per la popolazione e per l'ambiente traendone vantaggi economici per poi disinteressarsi delle eventuali conseguenze.

Passiamo ora ad esaminare le principali omissioni nella documentazione fornita dalla Petroceltic Elsa srl.

Assenza della valutazione del rischio legato alla perdita di controllo di un pozzo (blow-out)

Per quanto riguarda il rischio legato alla perdita di controllo di un pozzo (blow-out), la documentazione si limita ad elencare le misure tecniche di prevenzione e non fornisce una stima della probabilità che tale evento si presenti comunque. Attingendo alla documentazione fornita da altre società petrolifere, operanti con le stesse modalità della Petroceltic Elsa srl, questa probabilità può essere quantificata statisticamente nello 0,2% che è tutt'altro che trascurabile. Una tale probabilità tradotta per i non addetti ai lavori - quali non dovrebbero essere i tecnici a cui sono indirizzate queste osservazioni - significa un blow-out ogni 500 perforazioni.

Che tale tipo di incidenti siano frequenti lo dimostra anche il recentissimo blow-out di un pozzo della piattaforma australiana Montara che non solo si è verificato indipendentemente dalle misure "di sicurezza" oggi disponibili ma che ha richiesto ben cinque interventi durante due mesi e mezzo prima di essere bloccato.

Come detto, per una corretta valutazione e gestione del rischio vanno anche determinati preventivamente i potenziali effetti degli eventi dannosi. Con riferimento ai blow-out - invece - nulla viene neppure accennato; eppure si potrebbe fare riferimento a incidenti già avvenuti e documentati, come ad esempio quello di Trecate o quello di Sidoarjo (Indonesia) o all'ultimo citato che nei due mesi e mezzo necessari a bloccare l'eruzione ha rilasciato così tanti idrocarburi che, se fosse stato di fronte alle coste abruzzesi, avrebbe interessato dapprima tutto l'Abruzzo e poi l'intero medio e basso Adriatico.

Non è poi così difficile infatti immaginare che un'eruzione incontrollata di idrocarburi liquidi e gassosi, associata alla fuoriuscita di gas tossici in un fondale di soli 25-100 metri, a pochi Km da una costa densamente popolata e in un mare chiuso non possa che essere catastrofico¹ per l'ambiente, per la salute delle persone e per le attività economiche dell'intera regione per generazioni (crollo dell'immagine turistica ed agricola con effetti collaterali sui valori immobiliari e blocco delle attività legate alla pesca sottocosta).

¹ Per "catastrofe" s'intenda un incidente improvviso e grave che arrechi danni ingenti alle persone e/o alle cose e/o all'ambiente.

Possiamo così sintetizzare: i blow-out hanno una bassa (non trascurabile) probabilità di accadimento, conseguenze potenzialmente catastrofiche, tecniche di intervento per la riduzione dei danni che possono diventare estremamente lunghe e complesse e la Petroceltic Elsa srl non ne fa cenno nei suoi documenti.

Concludendo, i documenti proposti non solo non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l’ambiente per quanto riguarda l’evento blow-out?”. Ma neppure trattano il problema.

Assenza della valutazione del rischio legato alla collisione con navi e tra navi

Considerazioni del tutto analoghe vanno fatte per il rischio legato alla collisione della piattaforma di perforazione con le sue navi di appoggio o con altre navi, al naufragio di una delle navi appoggio in mare o sulla costa, alla collisione con aeromobili e al terrorismo.

Anche di questa categoria di rischio non si fa cenno nei documenti della Petroceltic Elsa srl.

Anche in questo caso è facile rendersi conto, anche solo dalle notizie di cronaca, che la probabilità di tali incidenti non è per nulla trascurabile e che anche un incidente di questo tipo abbia conseguenze catastrofiche.

Concludendo, i documenti proposti non solo non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l’ambiente per quanto riguarda l’evento collisioni con navi e aeromobili, tra navi, naufragi e terrorismo?” ma neppure la prendono in considerazione.

Assenza della valutazione del rischio legato a incendi ed esplosioni

Anche per quanto riguarda incendi ed esplosioni dovuti a cause diverse dalle precedenti si può ripetere quanto già detto.

Tra l’altro nulla si dice sui rischi legati ad incendi ed esplosioni sulla nave appoggio e sulle petroliere (causa ad esempio del disastro della Haven).

Concludendo, i documenti proposti non solo non rispondono alla domanda: “quale è il rischio che corrono le popolazioni e l’ambiente per quanto riguarda incendi ed esplosioni sulla piattaforma di perforazione, sulle navi appoggio e sulle petroliere?” ma neppure la prendono in considerazione.

Assenza della valutazione del rischio legato a sversamenti accidentali di olio

Consideriamo ora gli sversamenti accidentali di entità limitata. Anche in questo caso manca una valutazione - se non quantitativa almeno qualitativa - della sua probabilità di accadimento in presenza delle misure di prevenzione previste; considerando però la quantità di mezzi predisposta per intervenire, si può presumere che tali sversamenti siano piuttosto frequenti:

“L’impianto di perforazione è assistito 24 ore su 24 da una nave appoggio che, oltre a fungere da stoccaggio temporaneo per i materiali necessari alla perforazione (gasolio, acqua, bentonite, barite, casings), è dotata di opportuna scorta di disperdente e attrezzata con appositi bracci per il suo eventuale impiego in mare in caso di sversamenti accidentali di olio.

La base di appoggio a terra, in questo caso Ortona, sarà dotata dell’attrezzatura necessaria per un primo intervento di emergenza tramite le navi appoggio in caso di sversamenti accidentali di olio in mare.

L’attrezzatura citata consisterà in:

- 500m di barriere antinquinamento;
- 2 skimmer (recuperatori meccanici) per la raccolta dell’olio galleggiante sulla superficie dell’acqua;
- 200 fusti di disperdente chimico;
- materiale oleo-assorbente (sorbent booms, sorbent blanket, ecc.).”

(pag. 21 Quadro progettuale)

Mentre ci si concentra sugli scarichi dei W.C. e della cambusa o sulle emissioni in aria dei motori a gasolio, nulla si dice sugli aspetti quantitativi di tali sversamenti. Eppure i dati statistici non dovrebbero mancare. Nessun accenno neppure ai loro effetti sull’ambiente. Il fatto che siano “accidentali” sembra

significare che non esistono, mentre invece devono essere valutati e computati nell'inquinamento previsto.

Un'osservazione particolare va poi fatta proprio sugli interventi previsti in caso di sversamenti: in tali situazioni solo una piccola parte degli idrocarburi è recuperabile meccanicamente ed il principale metodo di intervento consiste nella dispersione delle chiazze.

La dispersione avviene naturalmente o attraverso disperdenti chimici che le separano e le fanno precipitare, trasportando l'inquinamento dalla superficie alla colonna d'acqua sottostante. Il petrolio sparisce così dalla vista ma rimane ugualmente nell'ambiente.

I disperdenti sono poi sostanze chimiche, a loro volta tossiche e inquinanti, che devono essere usate solo dopo aver valutato se possano causare all'ambiente un danno maggiore di quello provocato dal petrolio non trattato.

L'assenza di una valutazione sull'inquinamento legato agli sversamenti è poi tanto più grave se si considera la vicinanza di coste frequentate, le attività di pesca - inclusa quella dei molluschi bivalvi - e di ittiocoltura.

Concludendo, i documenti proposti non rispondono alla domanda: "quale è il rischio che corrono le popolazioni e l'ambiente per quanto riguarda gli sversamenti accidentali di idrocarburi?".

Assenza dell'analisi sull'interazione con altre fonti di inquinamento

Per quanto riguarda gli effetti ambientali di una attività industriale occorre valutare la sua interazione con le attività e gli insediamenti vicini.

Un impatto che se preso singolarmente può essere considerato compatibile con l'ambiente, tale non è quando si somma ad altri impatti insistenti sulla stessa zona.

Gli impatti sull'ecosistema delle attività oggetto dell'istanza si vanno ad aggiungere a quelli di precedenti attività di ricerca, a quelli di un sito di estrazione (Rospo-mare), a quelli legati al transito di navi, agli scarichi industriali e civili, all'apporto di inquinanti portato dalle foci dei fiumi ed alle attività di pesca.

Anche di tale aspetto, fondamentale per valutare l'impatto ambientale, non c'è traccia nella documentazione della Petroceltic Elsa srl che tratta gli effetti delle attività proposte come se dovessero impattare su un ambiente incontaminato.

Assenza dell'indicazione della copertura economica in caso di incidenti

La situazione fino ad ora descritta è evidentemente inaccettabile. Si noti tra l'altro che un evento catastrofico può essere innescato da eventi diversi: blow-out, collisione, incendio, naufragio ciascuno indipendente dagli altri: in questo caso il calcolo delle probabilità ci dice che la probabilità di una catastrofe è pari alla somma delle probabilità dei singoli eventi che la possono generare e quindi è, ad esempio, ben maggiore di quello 0,2% prima citato.

Nonostante questo, qualcuno potrebbe comunque assumersi la responsabilità di far correre alle popolazioni tali rischi confidando nella fiducia, nel fatalismo, nella mancanza di informazione e nel fatto che molti effetti sulla salute si hanno a distanza di tempo e sono solo statisticamente rilevabili. La domanda da fare in questo caso - in cui evidentemente quel che conta sono solo i valori economici - è quindi questa: quali sono le coperture - anche assicurative - che in caso di un incidente con forti ripercussioni ambientali possano garantire almeno la bonifica e il pieno risarcimento economico? Questa è una domanda che chi dovesse decidere per il rischio si dovrebbe fare, soprattutto di fronte a ripetute situazioni in cui società petrolifere sono state lasciate fallire pur di evitare di pagare i costi conseguenti agli incidenti.

Nessun dato in tal senso si può ricavare dalla documentazione fornita.

Conclusioni

Il processo di valutazione del rischio è oggi alla base dell'analisi e gestione dei rischi di ogni natura e i suoi principi sono ormai noti anche ai non addetti ai lavori, stupisce quindi dover leggere un documento così carente. Molti rischi non vengono neppure accennati, per il resto la filosofia (errata) di fondo è: ci sono le misure di prevenzione, non c'è quindi nulla di cui preoccuparsi.

In particolare l'impatto ambientale viene valutato pensando ad un teorico ambiente incontaminato.

Stupisce, infine, che l'intera documentazione sembri il frutto di un copia e incolla di altri documenti, già approvati senza essere mai stati sottoposti ad una vera valutazione critica.

Per le osservazioni prodotte si invita ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 e modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4 a non rilasciare Pronuncia positiva di compatibilità Ambientale, alla "Istanza di permesso di ricerca per Idrocarburi d 492 BR-EL" presentato dalla società Petroceltic Elsa srl.

Si riserva la facoltà di ulteriori osservazioni ed approfondimenti all'esito della procedura in atto.

Ing. Lorenzo LUCIANO
Viale dei Tigli 178
66021 Casalbordino CH